VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 137)
z dnia 8 maja 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 137)

8 maja 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk nr 1046).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Bakera** przedstawiciel Oddziału Kolejowej Medycyny Pracy, **Janusz Czarnocki** prezes CS Szkolenie i Doradztwo, **Włodzimierz Kiełczyński** dyrektor Biura Bezpieczeństwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Wasilewski** dyrektor zarządzający, pełnomocnik Zarządu PKP Cargo S.A., **Adam Kołakowski** zastępca dyrektora Departamentu Spraw Systemowych PKP S.A., **Renata Piętka** pełnomocnik Kolei Mazowieckich, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, **Jan Przywoźny** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Edward Zwoliński** pełnomocnik Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk, Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, mamy przed sobą trochę pracy, więc rozpoczynajmy.

Porządek dzienny jest znany. Czy są uwagi do porządku dziennego? Rozumiem, że nie ma. Dziękuję bardzo.

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu. Witam pana ministra Andrzeja Massela, wszystkich naszych gości, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stronę społeczną. Wszystkich bardzo serdecznie witam. Oczywiście, panie i panów posłów również.

Sprawozdanie podkomisji przedstawi pani poseł Elżbieta Pierzchała. Proszę bardzo.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Przedstawiam Komisji Infrastruktury sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk nr 1046).

W rezultacie obrad w dniach 6, 20 i 21 marca oraz 4 i 17 kwietnia 2013 roku podkomisja przedstawia jednolity tekst projektu ustawy. Zakres projektu ustawy odnosi się do zagadnień związanych z wprowadzeniem nowego systemu przyznawania uprawnień na stanowisku maszynisty na terytorium Unii Europejskiej. Projekt w zakresie swojej regulacji zawiera przepisy umożliwiające wykonanie prawa Unii Europejskiej, zawartego w dyrektywie 59 z 2007 roku Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dziennik Urzędowy L 315 z 03.12.2007 roku, str. 51), są to wdrożenia częściowe, oraz prawa zawartego w decyzji Komisji nr 765 z 2011 roku z dnia 22 listopada 2011 roku w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kry-

teriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 59 Wspólnoty Europejskiej z 2007 roku Parlamentu Europejskiego i Rady (Dziennik Urzędowy UEL 314 z 29.11.2011 roku, str. 36).

Wejście w życie dyrektywy 59 z 2007 roku Wspólnoty Europejskiej zapoczątkowało proces harmonizacji zasad przyznawania uprawnień maszynistom na poziomie Unii Europejskiej. Transpozycja do polskiego porządku prawnego spowodowała, iż dokumentami uprawniającymi maszynistę do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego są licencja maszynisty, wydawana przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, oraz świadectwo maszynisty wydawane przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, na którego rzecz maszynista świadczy pracę lub usługi. Osoby ubiegające się o pracę na stanowisku maszynisty według nowych zasad są obowiązane do poddania się badaniom lekarskim i psychologicznym przed uzyskaniem licencji maszynisty. Licencja maszynisty jest dokumentem obowiązującym na terytorium całej Unii Europejskiej według jednolitego wzoru.

Wprowadzenie w Polsce nowego systemu przyznawania uprawnień dla maszynistów wiąże się ze spełnieniem nowych warunków ze strony podmiotów zaangażowanych w proces szkolenia. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury są zobowiązani do opracowania nowych procedur wewnętrznych, związanych z procesem wydawania świadectw maszynistom. Podmioty zainteresowane prowadzeniem ośrodka szkolenia, jak też egzaminowaniem maszynistów muszą między innymi zapewnić odpowiednich instruktorów i egzaminatorów oraz uzyskać wpis do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK. W związku z modyfikacją zakresu badań lekarskich dla licencjonowanych maszynistów w stosunku do aktualnie realizowanych, odpowiednie działania dostosowujące muszą przeprowadzić także podmioty uprawnione do przeprowadzania badań maszynistów. Podmioty te obowiązane są również do uzyskania wpisu na listę prowadzoną przez Prezesa UTK.

Reasumując, w projekcie znalazły się następujące uregulowania: definicja pojazdu kolejowego specjalnego, definicja usługi trakcyjnej, kryteria uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteria uznawania egzaminatorów maszynistów, kryteria organizowania egzaminów, zasady przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych maszynistów i kandydatów na maszynistów. Zostały sprecyzowane obowiązki pracodawców maszynistów ze szczególnym uwzględnieniem przepisów dotyczących medycyny pracy i badań profilaktycznych pracowników. Ponadto wprowadzono rozwiązania mające na celu wyeliminowanie praktyk związanych z pracą maszynistów, które mają negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

W związku z licznymi przypadkami rozbieżności w przepisach wewnętrznych, wydawanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, regulujących zagadnienia związane z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym rozszerzono również katalog zadań wykonywanych przez Prezesa UTK. W trakcie pracy nad projektem wprowadzono wiele poprawek o charakterze regulacyjno-legislacyjnym oraz porządkującym.

Jedyny zapis w regulacji, do którego były zastrzeżenia konstytucyjne, dotyczył katalogu zadań Prezesa UTK. Konkretnie dotyczyły one wydawania instrukcji i wytycznych przez Prezesa UTK, bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym w celu ujednolicenia rozwiązań stosowanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Dotyczy to art. 1 ust. 5, art. 20a. Wprowadzona obecnie zmiana polega na tym, iż na wniosek Prezesa UTK minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określa procedury utrzymania i eksploatacji w transporcie kolejowym, mając na uwadze potrzebę zapewnienia jednolitych warunków wykonywania działalności na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźników kolejowych i zarządców oraz względy bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Regulacja zawarta w druku nr 1046 jest regulacją oczekiwaną przez środowiska kolejowe. W związku z wysoką średnią wieku pracowników wykonujących czynności na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych w ciągu najbliższych pięciu lat, przy założeniu utrzymania aktualnych potrzeb przewozowych, niezbędne będzie wyszkolenie ponad 3 tys. nowych maszynistów. Przedmiotowa regulacja przyczyni się

do poprawy transparentności nowego systemu przyznawania uprawnień maszynistów, zwiększając zainteresowanie pracą na tym stanowisku w sytuacji niedoboru maszynistów na rynku pracy. Wejście owej regulacji w życie spowoduje również płynne przejście do nowego systemu uznawania kwalifikacji zawodowych. Dlatego proszę Wysoką Komisję o przyjęcie przedstawionego sprawozdania podkomisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeżeli panie i panowie posłowie pozwolą, przejdziemy już do szczegółowej analizy sprawozdania. Jeżeli będą jakieś uwagi, będziemy je omawiać przy określonych zapisach, których uwagi te będą dotyczyć. Rozumiem, że jest zgoda ze strony pań i panów posłów, za co bardzo dziękuję.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie ma uwag, nie ma również sprzeciwu. Tytuł ustawy zostaje przyjęty.

Art. 1, zmiana nr 1. Proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń, nie ma uwag. Zmiana nr 1 zostaje przyjęta.

Zmiana nr 2. Również zostaje przyjęta bez sprzeciwu.

Zmiana nr 3. Również nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu. Zostaje przejęta.

Zmiana nr 4. Przejęta bez sprzeciwu.

Zmiana nr 5. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Tak jak...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, proszę bliżej mikrofon.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Tak jak pani przewodnicząca Pierzchała zreferowała przebieg prac nad tym aktem prawnym, najwięcej wątpliwości wzbudził właśnie pkt 5, który w tej chwili omawiamy, a mianowicie, czy uprawnienie to jest obligatoryjne czy fakultatywne. Zdaniem resortu powinno ono być fakultatywne. Pozostajemy przy swoim zdaniu, mając świadomość, że podkomisja zadecydowała inaczej. Tylko tyle.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że rząd nie zgłasza innej propozycji?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Rząd będzie realizował takie prawo, jakie zostanie na niego nałożone. Natomiast zdecydowanie uważamy, że powinno to być jednak fakultatywne, żeby minister mógł wydawać takie rozporządzenia. Naszym zdaniem jest to krok zbyt daleko idący, że wydaje i już.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale jeżeli jest w formule, że mógłby, to mogłoby dojść do takiej sytuacji, że nie musiałby i nie byłoby rozporządzeń. Co wtedy?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Wiadomo, że każdy wniosek składany przez Prezesa UTK (ponieważ wszyscy tutaj zgodziliśmy się co do tego, że inicjatorem jest Prezes UTK) będzie traktowany poważnie. Natomiast nam zależało na pewnej hierarchii aktów prawnych, żeby najważniejsze były jako rozporządzenia a pozostałe – jako instrukcje. System ten chcielibyśmy w jakiś sposób mimo wszystko zachować. Stąd dyskusja, jaka się odbyła.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy są jeszcze inne uwagi? Może pan mecenas?

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Mariusz Przerwa:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie macie uwag. A więc zapisy dotyczące zmiany nr 5 są prawidłowe legislacyjnie. Dobrze.

Czy jest sprzeciw ze strony pań i panów posłów co do pozytywnego zaopiniowania zmiany nr 5? Nie ma sprzeciwu. Zmiana nr 5 zostaje zaopiniowana pozytywnie.

Zmiana nr 6. Proszę bardzo. Również bez sprzeciwu uzyskuje pozytywną opinię Komisji.

Zmiana nr 7. Podobnie bez sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 8. Nie ma sprzeciwu. Zostaje przyjęta.

Zmiana nr 9. Również bez głosu sprzeciwu zostaje przyjęta.

Zmiana nr 10. Podobnie pozytywna opinia Komisji.

Zmiana nr 11. Również pozytywna opinia Komisji.

Zmiana nr 13. Zostaje przyjęta bez sprzeciwu.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego art. 1? Nie ma sprzeciwu. Art. 1 zostaje przyjęty.

Art. 2, proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń. Nie ma sprzeciwu. Pozytywna opinia do art. 2.

Art. 3. Również przyjęty bez sprzeciwu.

Art. 4. Pozytywna akceptacja Komisji.

Art. 5. Również pozytywna opinia Komisji.

Art. 6. Przyjęty bez sprzeciwu.

Art. 7. Również przyjęty bez sprzeciwu.

Art. 8. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Biorąc pod uwagę, że zadanie, o którym mowa jest w pkt 5 art. 1, jest obligatoryjne dla ministra, prosimy o danie okresu przejściowego. Naszym zdaniem postanowienia tegoż punktu powinny wejść w życie po upływie roku od dnia ogłoszenia ustawy, żeby można było przygotować projekty stosownych rozporządzeń. Są to dosyć skomplikowane akty prawne. Dlatego racjonalne byłoby, żeby taki czas został nam dany.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy pan minister ma przygotowaną propozycję takiego zapisu?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Koledzy przygotowali tutaj na gorąco.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

"Ustawa wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 5, który wchodzi w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia jej wejścia w życie".

Mam tylko taką prośbę. Proszę spojrzeć na ten zapis, dobrze? Proszę, pan poseł Wojtkiewicz, później pan prezydent Miętek. Proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie ministrze – rok, żeby przygotować rozporządzenie? Czy nie uważa pan, że jest to czas stracony? Wystarczy, załóżmy, miesiąc, trzy miesiące. To rozumiem, ale żeby rok? Po prostu jest to coś niesamowitego. Za rok można nie wiadomo co zrobić a nie wykonać kilka rozporządzeń. Jest to po prostu absurd i głupota. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Powiedziałem już, że teraz pan prezydent Miętek. A więc tak zróbmy, dobrze? Proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek:

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowne panie posłanki, panowie posłowie!

Chciałbym zwrócić uwagę, że jeżeli chodzi o wydanie rozporządzeń dotyczących instrukcji związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nie jest to kwestia wymyślenia koła, jest to kwestia ujednolicenia owych instrukcji. Nie jest to kwestia wydłużenia tego do roku, nie jest to, że tak powiem, przeciąganie w czasie, tylko jest to zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Chciałbym przypomnieć, że w dziesięciopunkto-

wym programie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedstawionym przez pana ministra Nowaka, jednym z głównych postulatów jest ujednolicenie instrukcji. Trwają prace nad zasadniczymi instrukcjami związanymi z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Są one na ukończeniu. W moim przekonaniu jest to możliwe do zrobienia i wdrożenia w dużo krótszym czasie. Nie jest to coś nowego, co trzeba napisać i wymyślić, tylko ujednolicić, żeby obowiązujące na polskich kolejach instrukcje związane z bezpieczeństwem ruchu były jednakowe dla wszystkich.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Może zdanie. Znam problem, ponieważ pani przewodnicząca Pierzchała informowała o pracach podkomisji oraz o tym, że w związku z owymi zapisami jest pewna różnica zdań. Być może warto by było podejść do problemu trochę inaczej. Jeżeli uważacie państwo, że zapisy te z punktu widzenia resortu jednak nie są najwłaściwsze, to przecież prace legislacyjne nad projektem nie kończą się. Proponuję przyjąć te zapisy, które są w sprawozdaniu, łącznie z zapisem art. 8. Proszę też pana ministra, żeby zastanowić się nad tym, w jaki sposób, oczywiście później przy akceptacji posłów z Komisji... Zmiana nr 5 powinna brzmieć inaczej. Jak państwo to widzicie? Może wtedy zastanowilibyśmy się nad tym i byłaby akceptacja Komisji dla innego zapisu, być może nie takiego jak w pierwotnej wersji, ale uwzględniającego zgłoszenia strony społecznej, posłów w trakcie dyskusji. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze!

Odnośnie do wniosku mamy taką sytuację: dopóki Prezes UTK nie złoży wniosku, to znaczy, że wtedy nie ma gotowego rozporządzenia. Prezes UTK przygotuje instrukcję. Tak naprawdę z dyrektorem departamentu w ministerstwie bądź z właściwymi pracownikami wcześniej uzgodni treść instrukcji, jak powinna ona wyglądać. Mniej więcej tak wyglądają owe procedury. Tak się rozmawia na ten temat. Właściwie dopóki instrukcja przygotowana przez Prezesa UTK – mówię z praktycznego punktu widzenia – nie będzie miała akceptacji i tak nie będzie przez niego złożona do ministerstwa. Wcześniej musi być dopracowana. Oznacza to, że to czy pierwsza instrukcja pokaże się za miesiąc, za dwa czy za rok, będzie zależało od tego, kiedy przygotuje ją Prezes UTK ze swoimi służbami, dlatego że instrukcji tej nie będzie przygotowywał departament resortu. A więc mamy taką sytuację, że jeżeli damy zapis mówiący o tym, że będzie to miesiąc, dwa, pół roku bądź rok, to będzie to znaczyło, że jeżeli Prezes UTK będzie miał instrukcję, która poprawia bezpieczeństwo ruchu kolejowego i będzie ona mogła wejść w życie, ustawą uniemożliwimy mu zgłoszenie. Zapis ten jest dosyć elastyczny, dlatego że przecież instytucja Prezesa UTK w tej chwili jest tak umocowana, że właściwie nadzór nad Prezesem UTK w imieniu premiera realizuje minister właściwy do spraw transportu. Jest to zrobione w taki sposób, że właściwie praktycznie rzecz biorąc, wszystko jest możliwe. Nie jest możliwe wystąpienie z instrukcją, kiedy będzie ona niegotowa. Co to znaczy? Że Prezes UTK złoży wniosek i nie załączy do niego instrukcji? To jego służby są służbami technicznymi i musi on przygotować instrukcję. A więc nie możemy wprowadzić zapisu, który w jakikolwiek sposób blokuje.

Wiem, że prace nad instrukcjami trwają, wiem, że są one zaawansowane. Przykładowo za czterdzieści dni bądź za dwadzieścia pięć dni wychodzi i jest gotowa do zgłoszenia jedna instrukcja. Prezes UTK skonsultuje tę instrukcję według trybu określonego w rozporządzeniu. Właściwie jak damy mu zapis, że nawet i trzy miesiące, to nie będzie mógł jej złożyć. Ale jeżeli nie będzie gotowa i będą problemy nawet w ciągu czterech miesięcy, to wtedy jej nie złoży, ponieważ nie będzie gotowa, nie będzie uzgodniona, będą do niej zastrzeżenia. Może być tak samo złożona nawet po pół roku. A więc wydaje mi się, że zapis jest dosyć precyzyjny i nie możemy, nic nie może wyjść poza ów zapis.

Na czym rzecz polega? Rzecz polega na tym, że prezes z punktu widzenia dbania o bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jeżeli uznaje potrzebę instrukcji, jest zobligowany do tego, żeby przygotować taką instrukcję. Jeżeli będą zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Prezes UTK w tym momencie musi się za to wziąć i robić to. Jeżeli będzie wcześniejszy obligatoryjny zapis albo jeżeli damy terminy, jakby wzajemnie zablokujemy

możliwość tworzenia, panie przewodniczący. Tutaj jest podstawowa sprawa. Nie widzę tutaj większego problemu, panie ministrze. Niech Prezes UTK pracuje nad tym i złoży wtedy, kiedy będzie miał gotowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie prezesie, czy tok rozumowania, który przedstawił pan przewodniczący Tchórzewski, pańskim zdaniem jest zgodny z rzeczywistością? Proszę.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, panie i panowie posłowie!

Trudno mi się odnieść, ponieważ wynikałoby z tego, z tej wypowiedzi, że prezes przedkłada ministrowi prawie że rozporządzenie, jakby je przygotowuje. To nie jest tak, ponieważ w hierarchii właśnie ministerstwo przygotowuje sam dokument rozporządzenia. Oczywiście zakładam, że wkład do niego będzie robiony przy ścisłej współpracy, ale urząd nie ma możliwości przygotowania rozporządzenia. Ma możliwość przygotowania wkładu merytorycznego. Stąd wydaje mi się, że jednak doświadczenia chociażby z pracy przy naszych instrukcjach pokazują, że jest to proces dość długotrwały. Nie wynika to z opieszałości działania urzędu, tylko z uzgodnienia zapisów, które są dla wszystkich jasne, zrozumiałe i możliwe do stosowania. Dlatego jeżeli przygotujemy wkład, znając tylko trochę zagadnienia legislacji, wydaje mi się, że muszą nad tym usiąść służby, które opracują dokument, przerobią go na rozporządzenie. Nie jest to takie proste, że przedkładamy i od razu powstaje z tego rozporządzenie. Takie jest moje zdanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Tchórzewski mówił o instrukcji, nie mówił o rozporządzeniu. Pan przewodniczący Racki, proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, panie ministrze!

Tak właściwie zastanawiam się nad jedną rzeczą. Dotychczas w naszym systemie, tym dawniejszym, ciągle opieraliśmy się na instrukcjach. Instrukcję zatwierdzał szef. Instrukcja ta obowiązywała wszystkich. Tutaj w zmianie nr 5 mówimy, że instrukcja będzie przyjęta rozporządzeniem. Nie jest to tak, jak sobie wyobrażam, co mówił kolega prezes UTK, dlatego że załącznikiem do rozporządzenia jest instrukcja. Doskonale spełnia ona tę samą moc prawną co inne dokumenty.

Chciałbym natomiast zadać sobie takie pytanie. W art. 7 mamy zapis, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 20a ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie niniejszych przepisów wykonawczych wydanych na tej podstawie, do dnia wejścia. To znaczy, że one zachowują... Proszę?

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Wojciech Paluch:

Mogę? Panie pośle, jest to nowe upoważnienie dla ministra w art. 20a, a nie w art. 22a. Taki mały niuans. A więc argumentacja ta nie dotyczyłaby tej kwestii.

Poseł Józef Racki (PSL):

Nie dotyczyłaby akurat tego? Wycofuję się więc. Jeżeli natomiast chodzi o terminy, jeżeli mówimy, że jest czternaście dni po wejściu w życie, to znaczy, że za dwa tygodnie minister już wydawałby rozporządzenia, których na dzień dzisiejszy nie ma przygotowanych. Tak to rozumiem. Chyba że jest właśnie to, co zacząłem czytać w siódemce, że obowiązują dotychczasowe przez okres, jak jest tutaj powiedziane, osiemnastu miesięcy, półtora roku. Jeżeli miałyby one tracić ważność po czternastu dniach, to praca na kolei będzie całkowicie sparaliżowana. Stąd należałoby jednak zrobić wydłużenie. Dziękuję.

Legislator Wojciech Paluch:

Jeżeli można… Panie przewodniczący, szanowni państwo!

W art. 1 w pkt 5 jest nowe upoważnienie, całkowicie nowe upoważnienie dla ministra do wydania aktu wykonawczego, który w końcu to ureguluje. Będzie to prawem obowiązującym, jeżeli chodzi o instrukcje. Będą one obowiązywać wszystkich na terenie naszego kraju, w domyśle przewoźników. Jaki byłby właściwy termin dla realizacji owego upoważnienia? Wiadomo, że od momentu wejścia w życie jest czternaście dni.

Okres ten jest trochę niewykonalny, dlatego że już w tej chwili powinny rozpocząć się prace nad przygotowaniem, opracowaniem projektu aktu wykonawczego, z tym, że mogą one być wszczęte dopiero wtedy, kiedy ustawa zostanie ogłoszona. Ogłoszona i czternaście dni. Rzeczywiście, istnieje tutaj pewna niedoskonałość ze względu na czternaście dni. Modelowym rozwiązaniem jest, żeby akty wykonawcze wchodziły w dniu wejścia w życie ustawy. W tym przypadku wydaje mi się, że może to być niewykonalne z uwagi na zakres, czasochłonność prac, które muszą być poświęcone na to, żeby w końcu opracować instrukcję w formie jednolitego tekstu jako załącznika, który jest integralną częścią aktu wykonawczego i który również będzie wszystkich obowiązywał.

Państwo rozmawiają tutaj jedynie o kwestii wejścia w życie ustawy, czyli również przesunięcia w czasie wejścia art. 1 pkt 5, a więc wydania aktu wykonawczego. Oczywiście, wniosek jest tutaj jedynie jedną z przesłanek rozpoczęcia prac nad wydaniem aktu wykonawczego. Wydaje mi się, że jeżeli państwo rozważają tutaj przesunięcie w czasie o rok art. 1 pkt 5, oczywiście trzeba również brać tutaj pod uwagę inne przepisy zawarte w nowelizacji, które też w pewien sposób nakładają pewne obowiązki na prezesa, które też mają moc prawną od dnia wejścia w życie ustawy, które np. zobowiązują prezesa do inicjowania projektów aktów prawnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. A więc, żeby *de facto* nie było tak, że art. 5 jest niemożliwy do realizowania przez tak długi okres jak dwanaście miesięcy. Można jedynie rozważać, oczywiście według państwa, czy termin wejścia ustawy w życie nie powinien być wydłużony np. do trzydziestu dni bądź o jakiś dłuższy okres, żeby była możliwość realizacji przez ministra upoważnienia czy wytycznej z art. 1 pkt 5. Oczywiście jest to do decyzji.

Weźmy jeszcze pod uwagę terminy ustawowe postępowania ustawodawczego, mamy drugie czytanie, będzie jeszcze Senat, będzie jeszcze prezydent, będzie jeszcze ogłoszenie. Tak naprawdę *de facto* będą ponad dwa miesiące, które upłyną do momentu wejścia w życie, zafunkcjonowania. Jeżeli tak, możemy rozpatrywać to w kategoriach przesunięcia o jakiś okres terminu wejścia w życie całej ustawy, ewentualnie w tym przypadku tylko i wyłącznie skłonić się do tego, żeby art. 1 pkt 5 wszedł trochę później. Miejmy jednak na uwadze, że są inne przepisy materialne, które w jakiś sposób pośrednio, nierozerwalnie są związane z nowym upoważnieniem ustawowym dla ministra.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym może trochę przenieść intencję pracy w podkomisji. Otóż art. 20a nie jest artykułem jednorazowym, jest to artykuł ciągły. Chodzi tu o to, że w zależności od tego, jak zmieniają się parametry techniczne, jak zmienia się stan techniczny urządzeń zainstalowanych do eksploatacji, itd., Prezes UTK w pewnym sensie powinien reagować i inicjować ewentualne zmiany. A więc przygotowując, analizując to w podkomisji nie braliśmy pod uwagę, że jest to decyzja, jak w przypadku wielu ustaw, jednorazowa, tylko że będą mogły pojawiać się nowe instrukcje, gdyż może być nie tylko jedno rozporządzenie, ale może być kilka rozporządzeń wynikających z tego zapisu. Z tego tytułu rzeczywiście potrzebna jest ciągła działalność Prezesa UTK w tej dziedzinie, jeżeli chodzi o pilnowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W związku z tym podzielę tutaj pogląd Biura Legislacyjnego. Uważam, że jeżeli weźmiemy to pod uwagę, rzeczywiście będzie to nawet ponad dwa miesiące. Wiem, że resort przygotował ustawę, a więc już wziął pod uwagę pewne rzeczy. Nawet biorąc pod uwagę, może dookreślić, jeżeli chodzi o prace i przygotowywanie się do wdrożenia ustawy. A więc, panie przewodniczący, myślę – do pani przewodniczącej podkomisji – że trzydzieści dni moglibyśmy zmienić już dzisiaj, żeby zapis został. Zgłaszam taką propozycję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Czternaście dni zamienić na trzydzieści dni.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Całkowicie zgadzam się z tym, co przedstawił pan przewodniczący Tchórzewski, że nie jest to jednorazowe upoważnienie. Rzeczywiście, na podstawie dokładnie tego artykułu będą w miarę potrzeb wydawane bądź aktualizowane rozporządzenia regulujące określone obszary utrzymania bądź eksploatacji w transporcie kolejowym.

Mówiąc natomiast o potrzebie okresu przejściowego dla tego konkretnego artykułu, zwracałem uwagę na fakt, że każde rozporządzenie niezależnie od tego, w jak dobrej współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego będzie robione, wymaga przeprowadzenia konsultacji społecznych, wymaga przeprowadzenia konsultacji międzyresortowych a przede wszystkim – wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej. Proces ten, co ćwiczymy na przykładzie innych rozporządzeń, trwa nawet pół roku. W związku z tym wejście w życie takiego rozporządzenia faktycznie będzie mogło nastąpić mniej więcej po roku od zainicjowania pracy nad owym rozporządzeniem. Krócej się nie da chociażby ze względu na procedury konsultacji czy procedurę notyfikacji Komisji Europejskiej. Dlatego proponowaliśmy taką formę zapisu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że państwo nie macie uwag do tej propozycji, tak? Mamy zapis art. 8 wynikający ze sprawozdania podkomisji, że ustawa wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia. Rozumiem, że jest też propozycja zgłoszona wspólnie przez panią przewodniczącą i pana przewodniczącego, żeby zapis brzmiał w taki sposób, że ustawa wchodzi w życie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia. Tak? Jest też propozycja pana ministra, że ustawa wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 5, który wchodzi w życie po upływie dwunastu miesięcy od dnia ogłoszenia, z tym że tutaj też tworzone są te komplikacje, o których mówił pan mecenas, ponieważ są też pewne komplikacje z tym związane. Musimy rozstrzygnąć.

Rozumiem, wydaje mi się, że po wypowiedziach, które tutaj państwo zgłosili, jak również zgodnie z intencją pana ministra, propozycja, która została zgłoszona przez pana przewodniczącego Tchórzewskiego i panią przewodniczącą Pierzchałę w jakiś sposób uwzględnia również uwagi Biura Legislacyjnego i w jakimś sensie wypełnia oczekiwania wynikające z zapisów ustawy. Ale będziemy rozstrzygać. Teraz tak – jeżeli chodzi o propozycję rządową, muszą być trzy podpisy. Pytam więc posłów, czy ktoś przejmuje propozycję pana ministra. W takim razie będziemy rozstrzygać.

Kto jest za propozycją pani przewodniczącej Pierzchały i pana przewodniczącego Tchórzewskiego? Też trzy podpisy. Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo. Oczywiście, podpisy.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

19 głosów za, brak przeciwnych, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Propozycja uzyskała akceptację Komisji.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania wraz z poprawkami przyjętymi podczas dzisiejszego posiedzenia? Nie ma sprzeciwu. Całe sprawozdanie zostało przyjęte.

Proponuję, żeby posłem sprawozdawcą była pani przewodnicząca Elżbieta Pierzchała. Nie ma sprzeciwu.

Prośba, żeby opinia Ministerstwa Spraw Zagranicznych była do dnia 10 maja, oczywiście – tego roku. To nawet krócej niż czternaście dni.

Bardzo dziękuję. Na tym zakończyliśmy posiedzenie. Do widzenia.